

EPP-RYHMÄN KANNANOTTO LIKENNEMUODOISTA

(LOPULLINEN VERSIO, sellaisena kuin EPP-ryhmä sen hyväksyi 18.5.2021)



1. Autoteollisuus

Autoteollisuus on yhdessä historiansa suurimmista käännekohdista sopeutuessaan digitaaliseen ja ilmastoystävälliseen liikkuvuuteen. EPP-ryhmä katsoo, että EU:n lainsäätäjien tehtävänä on auttaa alaa, jotta siitä **tulee ilmastoneutraali realistisella, teknologianeutraalilla ja sosiaalisesti vastuullisella tavalla.**

Mielestämme tähän tarvitaan **kokonaisvaltaista ja tieteeseen perustuvaa lähestymistapaa.** Kaikkien tulevien toimenpiteiden on perustuttava **kattavien vaikutustenarviointien** tuloksiin. Arvioinneissa on otettava huomioon taloudelliset, ympäristölliset ja sosiaaliset seuraukset sekä käyttäjien erilaiset liikkuvuustarpeet. Ympäristötehokkuus on määritettävä mittaamalla **elinkaari-päästöjä.** Kaikessa tulevassa lainsäädäntötyössä on oltava ohjaavina periaatteina teknologianeutraalius, vaikutustietoisuus ja lainsäädännön ennustettavuus.

EPP-ryhmä on vakuuttunut siitä, että **kaikeilla kansalaisilla on oikeus liikkuvuuteen.** Tarvitsemme selkeää, rehellistä ja realistista sitoutumista yksilöllisen liikkuvuuden tulevaisuuteen. Meidän on varmistettava, ettei siitä tule vain harvojen herkkua. Ei ole olemassa **yhtä kaikille sopivaa ratkaisua.** Polttomoottoreiden yleiset kiellot eivät ole Euroopan kansalaisten ja työnantajiemme etujen mukaisia. Käyttäjien olisi päätettävä, mikä teknologia heidän mielestään palvelee parhaiten heidän tarpeitaan.

Uskomme autoteollisuuden innovatiivisiin valmiuksiin ja mahdollisuuksiin. Tätä innovatiivista voimaa on tuettava ja edistettävä siten, että EU-varoilla varmistetaan **rahoitusvalmiuksien riittävyys** tutkimus- ja kehitystoimintaa varten. **Next Generation EU**

-elpymisväline antaa Euroopalle mahdollisuuden myöntää rahoitusta vielä tehokkaampien polttomoottoriajoneuvojen sekä kohtuuhintaisempien vähäpäästöisten ja päästöttömien ajoneuvojen kehittämiseen ja vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöön.

Korostamme kierrätettävyyden välttämättömyyttä ja vaadimme **ajoneuvojen kiertäystä koskevaa EUohjelmaa.** Tämä voitaisiin saada aikaan EU:n kiertotaloutta koskevan lainsäädännön kautta.

Kunnianhimoinen lähestymistapa infrastruktuuriin on välttämätön. Unionin lainsäätäjien olisi tulevina vuosina asetettava etusijalle riittävän digitaalisen verkkoinfrastruktuurin käyttöönotto, tehokas ja tiheä latauspisteiden ja tankkausasemien verkosto henkilöautoja ja hyötyajoneuvoja varten myös saaristoalueilla ja syrjäisimmillä alueille sekä maaseudulla, turvatut rahtipysäköintialueet ja riittävästi saniteettitiloja. Odotamme **Euroopan laajuisen liikenneverkon** kunnianhimoista tarkistusta, jossa keskitytään ydinverkon valmistumiseen ja rajat ylittävien pullonkaulojen poistamiseen vuoteen 2030 mennessä.

Vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria koskevan direktiivin tarkistaminen tarjoaa mahdollisuuden asettaa kunnianhimoisia pakollisia tavoitteita vaihtoehtoisten polttoaineiden käytölle. Yhteentoimivuusvaatimusten, yhteisten standardien ja kertamaksujärjestelmän ohella voidaan luoda aidosti yhteinen maksualue. Vedyn kaltaisten vaihtoehtoisten polttoaineiden avulla voidaan vähentää nykyisen ajoneuvokannan ja erityisesti raskaiden hyötyajoneuvojen päästöjä. **Rakennusten energiatehokkuutta koskevan direktiivin** tarkistuksella olisi tuettava lataus- ja tankkausinfrastruktuurin käyttöönottoa olemas-

sa olevissa ja uusissa yksityisissä ja julkisissa rakennuksissa.

Ajoneuvojen laajamittainen sähköistäminen on mahdollista vain, jos käytettävissä on tehokkaita, hintansa arvoisia ja ilmastoystävällisiä akkuteknologioita. Nykyään valtaosa ajoneuvojen akuista tuotetaan Euroopan ulkopuolella. Akkujen kehitys- ja tuotantokapasiteetin lisääminen EU:ssa on ratkaisevan tärkeää eurooppalaisten autonvalmistajien lyhyen aikavälin selviytymisen ja pitkän aikavälin vaurauden kannalta. EU:n on sen vuoksi kannustettava alan tutkimusta ja kehittämistä tiiviissä yhteistyössä teollisuuden ja tiedemaailman kanssa, lisättävä tällaisen kehityksen rahoitusta ja helpotettava akkujen tuotantoa eurooppalaisia ajoneuvoja ja ulkomaan vientiä varten.

Autoteollisuuden siirtymää on tuettava laajentamalla uusiutuvien energialähteiden käyttö kaikkialle unioniin sekä ohjelmalla, jolla varmistetaan sähkön kilpailukykyiset ja kohtuulliset hinnat. **Toisen uusiutuvia energialähteitä koskevan direktiivin** kunnianhimoisella tarkistuksella ja sen kansallisella täytäntöönpanolla olisi tuettava vety- ja sähköpolttoaineinfrastruktuurin käyttöönottoa.

Meidän on varmistettava infrastruktuurin riittävyys lyhyellä aikavälillä, jotta voisimme puhua uskottavasti alan päästöjen vähentämisen ja **ilmastotavoitteiden saavuttamisen** merkittävästä nopeuttamisesta. Uusien päästövähennystavoitteiden asettamisen olisi perustuttava tieteellisiin tietoihin ja kattaviin vaikutustenarviointeihin. Olisi tarkasteltava myös muita päästövähennystapoja, kuten järjestelmän yleisen tehokkuuden lisäämistä.

Infrastruktuuri-investointeja olisi tuettava jäsenvaltioiden matkustaja- ja hyötyajoneuvoja koskevilla **koordinoiduilla kannustinjärjestelmillä** ja **eurooppalaisella tiedotuskampanjalla**, jolla havainnollistetaan erityyppisten päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen saamia hyötyjä. Tieliikenteen sisällyttäminen EU:n päästökauppajärjestelmään pitkällä aikavälillä voi olla täydentävä väline. Sitä olisi harkittava, jos se on vaikutustenarvioinnin mukaan perusteltua.

EPP-ryhmä tukee kaikkia liikenneturvallisuutta parantavia ja **nollavisiotavoitteen** saavuttamiseen tähtääviä toimia. Infrastruktuurivaatimuksia suunniteltaessa tärkeimmäksi tavoitteeksi on asetettava turvallisuus. Tienkäyttäjien maksamista veroista, tietulleista, vinjeteistä tai polttoainemaksuista saatavat tulot olisi investoitava kokonaisuudessaan uudelleen tieinfrastruktuurimme

ylläpitoon, nykyaikaistamiseen ja parantamiseen sekä toimenpiteisiin, joilla kompensoidaan seurauksia, joita ihmisille aiheutuu asumisesta raskaasti liikennöidyillä alueilla.

Autoteollisuuden siirtymä johtaa väistämättä työpaikkojen menetyksiin. Uusia tuotantoketjuja olisi pidettävä keskeisinä teknologioina. Niiden on oltava **EU:n teollisuuspolitiikan** ytimessä. EU:n on lisättävä taloudellista tukea **uudelleen koulutukseen ja osaamisen kehittämiseen** erityisesti maissa ja alueilla, joilla on paljon autoteollisuutta. Komission olisi harkittava **EU:n valtioneuvoston** uudistamista, jotta tuki voitaisiin kohdentaa paremmin jäsenvaltioiden kautta.

Covid-19-pandemia on vaikuttanut kielteisesti jäsenvaltioiden investointi- ja rahoituskapasiteettiin. Kuluttajat lykkäävät ostopäätöksiään. Nykyistä lainsäädäntöä olisi tarkasteltava uudelleen. Tarkastelussa olisi keskityttävä erityisesti pk-yrityksiin. Tarpeetonta byrokratiaa on karsittava, jotta sekä hallinnollinen että taloudellinen rasite pienenee. Meidän olisi annettava autoteollisuudelle mahdollisuus muuttaa laskusuhdanne mahdollisuudeksi varmistaa pitkän aikavälin vauraus ja työpaikat.

Tarvittava lainsäädäntö:

- > Laajat politiikanalat, joilla komissio ei ole vielä ehdottanut uutta sitovaa lainsäädäntöä (josta on jo osittain annettu ehdotuksia, tiedonantoja ja valiokunta-aloitteisia mietintöjä tai ei mitään);
- > EU:n tieliikenneturvallisuuspolitiikan puitteet vuosiksi 2021–2030 - Suositukset seuraavista vaiheista nollavisiotavoitteen saavuttamiseksi
- > valtioneuvoston tarkistaminen myös covid-19-pandemian jälkeen
- > kiertotalous

Valmisteilla:

1. EU:n päästökauppajärjestelmän tarkistaminen, mukaan lukien meri- ja lentoliikenne sekä kansainvälisen lentoliikenteen päästöhvytysjärjestelmä (CORSA) ja ehdotus päästökauppajärjestelmästä omina varoina (säädös, ml. vaikutustenarviointi, Q2 2021)
2. Uusiutuvia energialähteitä koskevan direktiivin muuttaminen uuden vuotta 2030 koskevan ilmastotavoitteen toteuttamiseksi (säädös, ml. vaikutustenarviointi, SEUT-sopimuksen 194 artikla, Q2 2021)
3. Energiatoteutusdirektiivin muuttaminen uuden vuotta 2030 koskevan ilmastotavoitteen toteuttamiseksi (säädös, ml. vaikutustenarviointi, SEUT-sopimuksen 194 artikla, Q2 2021)
4. Vaihtoehtoisten polttoaineiden infra-

struktuurin käyttöönotosta annetun direktiivin tarkistaminen (säädös, ml. vaikutustenarviointi, SEUT-sopimuksen 91 artikla, Q2 2021)

5. Hiilidioksidipäästönormien asettamisesta uusille henkilöautoille ja uusille kevyille hyötyajoneuvoille annetun asetuksen tarkistaminen (säädös, ml. vaikutustenarviointi, SEUT-sopimuksen 192 artiklan 1 kohta, Q2 2021)
6. Älykkäistä liikennejärjestelmistä annetun direktiivin tarkistaminen, mukaan lukien multimodaalista lipunmyyntiä koskeva aloite (säädös, ml. vaikutustenarviointi, SEUT-sopimuksen 91 artikla, Q3 2021)
7. Henkilö-, paketti-, kuorma- ja linja-autoja koskevien päästönormien kehittäminen Euro 6/VI -normia pidemmälle (säädös, ml. vaikutustenarviointi, SEUT-sopimuksen 114 artikla, Q4 2021)
8. Euroopan uuden teollisuusstrategian päivittäminen (muu kuin säädös, Q2 2021)

Sääntelyn toimivuus ja yksinkertaistaminen (REFIT):

9. Energia- ja ympäristötuen suuntaviivojen tarkistaminen - suunniteltu hyväksymisajankohta: Q4 2021, muu kuin säädös, oikeusperusta: SEUT-sopimuksen 107 ja 108 artikla Vaikutustenarviointi on tarkoitus tehdä.

Ensisijainen lainsäädäntö:

10. Ehdotus EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUKSEKSI moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta annetun asetuksen (EY) N:o 715/2007 muuttamisesta

2. Lentoliikenne

Ilmailualan olisi sopeuduttava enemmän uusiin vaatimuksiin, viherryttämiseen ja digitalisaatioon vaarantamatta tämän liikennemuodon hyötyjä, kuten yhteyksiä, liikkuvuutta, kohtuullisia hintoja ja palvelujen turvallisuuden säilyttämistä. Meidän on vähennettävä päästöjä eikä liikennettä. Siirtymäprosessin ei pitäisi vaikuttaa matkustajien etuihin.

Ilmailu perustuu huipputekniikkaan. Päästöjen vähentämisessä tapahtunut tekninen kehitys ei ole ollut kovin näkyvää, koska liikenteen määrä on kasvanut.

Vuodelle 2030 ja vuodelle 2050 asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi on vain joitakin

harvoja tapoja: nykyaikaistetaan ja uudistetaan **ilmaliikenteen hallintajärjestelmää**, investoidaan tutkimukseen ja innovointiin, jotta löydetään uusia teknologisia ratkaisuja, jotka liittyvät **kestäviin lentopolttoaineisiin, moottoreihin** ja muihin käyttövoimajärjestelmiin, kuten **sähkö-, hybridi- tai vetäjärjestelmiin sekä maailmanlaajuisiin päästövähennysjärjestelmiin**.

Päästöjä voidaan vähentää edelleen hyväksymällä ja panemalla täytäntöön lainsäädäntö, joka koskee **yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa 2+**. Komission ehdotusta voitaisiin parantaa, mutta sitä ei pitäisi heikentää jäsenvaltioiden pyrkimyksillä säilyttää nykyinen monopoli suvereniteetin kaltaisten vanhentuneiden argumenttien nojalla. Eurooppalaisen yhtenäisen digitaalisen ilmatilan toteuttamista edistävät satelliittijärjestelmien käyttö navigoinnissa, viestinnässä ja seurannassa sekä yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan ilmaliikenteen hallinnan tutkimushankkeen (SESAR) täysimääräinen käyttöönotto.

Ilmailun digitalisoinnin tulevaisuuden kannalta ratkaisevan tärkeitä ovat **eurooppalaisia kumppanuuksia koskevat ehdotukset** vuosiksi 2021-2027. Näitä kumppanuuksia ovat muun muassa SESAR tai puhdas ilmailu ja Verkkojen Eurooppa -väline, joissa keskitytään vuosiin 2021-2023. Niiden olisi tarjottava asianmukainen rahoitus ja demonstraatioissa todennetut tulokset.

Kestävien lentopolttoaineiden markkinaosuutta on lisättävä päästöjen vähentämiseksi. **Kestäviä lentopolttoaineita koskevassa ReFuel EU Aviation -aloitteessa** olisi arvioitava perusteellisesti näiden polttoaineiden elinkaaren aikaisia päästöjä, raaka-aineiden tasapainoista käyttöä, selkeää täytäntöönpanotapaa, vähintään 10 prosentin sekoitusvelvoitetta vuoteen 2030 saakka sekä kannustimia, jotka kattavat myös lähteet, joilla lisätään sekä tuotantoa että käyttöä. Tätä velvoitetta olisi sovellettava ainakin EU:n tasolla kaikkiin EU:hun saapuviin ja sieltä lähteviin lentoihin. Puhtaan ilmailun alan yhteisyrityksen olisi jatkettava ja tehostettava toimintaansa, jotta se voi tarjota 34 teknistä ratkaisua myös vaihtoehtoisia polttoaineita varten.

Moottorit on viime vuosina valmistettu niin, että uudella tekniikalla on voitu vähentää päästöjä merkittävästi. Tutkimusta ja kehitystä olisi tältä osin jatkettava myös Clean Sky -yhteisyrityksessä. Uusien tuotteiden täytäntöönpanoa olisi edistettävä **jälkiasennus- ja uusimisjärjestelyillä**. Kun komissio arvioi näiden järjestelmien hyötyjä, sen olisi otettava huomioon rahoitusratkaisut, muun

muassa elpymis- ja palautumistukiväline. Sähkö- tai vetykäyttöiset käyttövoimaratkaisut soveltuvat pieniin ja keskisuuriin lentokoneisiin, joita voitaisiin käyttää Euroopassa välimatkan tai ajan puolesta lyhyillä yhden-suuntaisilla lennoilla. Lentoasemia koskevien **valtioneuvoston päätösten tarkistaminen** voisi myös auttaa kehittämään lyhyen välimatkan yhteyksiä, jotta päästöjä ja matkustusaikoja voidaan vähentää merkittävästi ja samalla lisätä tehokkuutta.

Lentoasemien ja kaupunkien välillä pitäisi olla tiheät junayhteydet. Lentoasemat saavat käyttää vain päästöttömiä ajoneuvoja. Nämä vaatimukset olisi otettava huomioon, kun tarkistetaan **lentoasemamaksuista annettua direktiiviä**.

Lentoliikenteen on kuitenkin edistettävä kansainvälisen lentoliikenteen päästöhävyysjärjestelmän (CORSA) käyttöönottoa ja varmistettava sen korkea tavoitetaso. Tämän toteutuminen edellyttää, että unioni pysyy yhtenäisenä Kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä (ICAO). **Euroopan päästökauppajärjestelmän** tarkistamisen olisi perustettava kattavaan arviointiin. Sen kautta olisi oltava mahdollista toteuttaa rinnakkain 54 CORSA-järjestelmä. Vertailuarvojen olisi oltava nopeampia kuin ICAOn päättämät vertailuarvot, jos tämä on mahdollista.

Tarvittava lainsäädäntö:

Meneillään:

1. Single European Sky 2+ -säädöksen uudelleenlaadinta
2. Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston (EASA) suorituskyvyn tarkastuselin

Valmisteilla:

3. EU:n päästökauppajärjestelmän tarkistaminen, mukaan lukien meri- ja lentoliikenne sekä kansainvälisen lentoliikenteen päästöhävyysjärjestelmä (CORSA) ja ehdotus päästökauppajärjestelmästä omina varoina (säädös, ml. vaikutustenarviointi, Q2 2021)
4. Vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annetun direktiivin tarkistaminen (säädös, ml. vaikutustenarviointi, SEUT-sopimuksen 91 artikla, Q2 2021)
5. Siviili-, puolustus- ja avaruusteollisuuden välisiä synergioita koskeva toimintasuunnitelma (muu kuin säädös, Q1 2021)

Sääntelyn toimivuus ja yksinkertaistaminen (REFIT):

- 6a. Aluetukea koskevien suuntaviivojen tarkistaminen - suunniteltu hyväksymisajankohta: Q1/2021; muu kuin säädös, oikeusperusta: SEUT-sopimuksen 107 ja 108 artikla Vaikutustenarviointia

ei ole tarkoitus tehdä.

- 6b. Ilmailualan valtioneuvoston tarkistaminen (alan pyynnöstä - ei vielä suunnitella)
7. Tietokonevarausjärjestelmien tarkistaminen - suunniteltu hyväksyminen: Q4 2021, säädös, oikeusperusta: SEUT-sopimuksen 100 artiklan 2 kohta. Vaikutustenarviointi on tarkoitus tehdä.
8. Kolmen matkustajien oikeuksia koskevan asetuksen arviointi: vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden oikeudet lentoliikenteessä (asetus (EY) N:o 1107/2006), matkustajien oikeudet meri- ja sisävesiliikenteessä (asetus (EU) N:o 1177/2010) sekä matkustajien oikeudet linja-autoliikenteessä (asetus (EU) N:o 181/2011) - vahvistetaan myöhemmin

Keskeneräiset prioriteetit:

9. Ehdotus EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUKSEKSI matkustajille heidän lennolle pääsyänsä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettavaa korvausta ja apua koskevista yhteisistä säännöistä annetun asetuksen (EY) N:o 261/2004 ja matkustajien ja heidän matkatavaroidensa ilmakuljetusta koskevasta lentoliikenteenharjoittajien korvausvastuusta annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 2027/97 muuttamisesta (komissio pitää prioriteettina, mutta käsittelyä ei ole vielä jatkettu)
10. Ehdotus EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUKSEKSI lähtö- ja saapumisaikojen jakamista Euroopan unionin lentoasemilla koskevista yhteisistä säännöistä (komissio pitää prioriteettina, mutta käsittelyä ei ole vielä jatkettu)

3. Sisävesiväylät

Sisävesiliikenteen kehittäminen edelleen on älykkään, kestävän ja kilpailukykyisen eurooppalaisen liikenneverkon kulmakivi. Pk-yritykset ja perheytykset ovat alan selkäranka. Sisävesiväylillä voi olla keskeinen rooli EU:n ilmastotavoitteiden saavuttamisessa, koska ne ovat yksi ympäristöystävällisimmistä kuljetusmuodoista ja niillä on yhä paljon hyödyntämätöntä potentiaalia kuljettaa suuria tavaramääriä kaikkialla unionissa. Nykyinen kuuden prosentin osuus¹ kuljetusmuodoista on aivan liian pieni: Jos sisävesiliikenteen osuus kuljetusmuotona kasvaisi jyrkästi, tämä vähentäisi liikenne-ruuhkia, parantaisi turvallisuutta, vähentäisi päästöjä ja lisäisi koko kuljetusjärjestelmän kestävyyttä.

¹ Eurostat, 2018, EU27

EPP-ryhmä kehottaakin omaksumaan tähän koko liikennemuotoon kokonaisvaltaisen lähestymistavan: lisätään sen häiriönsietokykyä, tehokkuutta ja kestävyyttä, edistetään ja kannustetaan sen käyttöön ja mahdollistetaan riittävät investoinnit. Tällaisen lähestymistavan avulla voimme vahvistaa alan kilpailukykyä, turvata laadukkaat työpaikat ja parantaa sen valmiutta Euroopan tulevaa taloutta silmällä pitäen.

Fyysisen infrastruktuurin ja liikennöitävyyden parantaminen

Eurooppalaisilla vesiväylillä on käyttämättömiä kapasiteetteja toisin kuin monilla ruuhkaisilla teillä. Tämä tarjoaa merkittäviä mahdollisuuksia siirtyä liikennemuodosta toiseen. Euroopan sisävesiväylien liikennöitävyys on kuitenkin hajanainen. Liikennemuotosiirtymää vaikeuttavat puuttuvat yhteydet ja vapaasti virtaavien sisävesiväylien heikko luotettavuus. **TEN-T-verkon tarkistusta** varten olisi ennen kaikkea saatava sisävesiliikenteen TEN-T-ydinverkko valmiiksi vuoteen 2030 mennessä, tehdä jotakin puuttuville yhteyksille ja mahdollistaa laadukas fyysinen ja digitaalinen infrastruktuuri esimerkiksi parantamalla satamien junayhteyksiä. EPP-ryhmä kehottaa komissiota ehdottamaan **seuraavan NAIADES-toimintaohjelman** mukaista sääntelykehystä. Tarkoituksena olisi yhdenmukaistaa ja standardoida sekä laadukasta liikennöitävyyttä että laitteistoja Euroopassa. Rahoitusta on ohjattava suoraan tulevaisuuden kannalta kestävään vesiväylien infrastruktuuriin ja laivaliikenteen tarpeisiin kaikista rahoitusvälineistä, kuten Verkkojen Eurooppa -välineestä ja koheesiorahastoista. Myös Euroopan investointipankki voi osallistua rahoitukseen. Erityisesti **elpymis- ja palautumistukivälinettä** on hyödynnettävä ainutlaatuisena sisävesiväylien rahoitusmahdollisuutena. Näin yhdistyvät lyhyen aikavälin talouden elpymisvaikutukset ja kohdennettujen infrastruktuuri-investointien pitkän aikavälin hyödyt. Näihin investointeihin voisi sisältyä toisiinsa yhdistyvien vesiväylien ja kanavien kunnostaminen. Tämä avaisi uusia markkinamahdollisuuksia.

Realistinen kestävä siirtymä

Markkinoilla ei ole tällä hetkellä valmiita päästöttömiä teknologioita. Siksi EPP-ryhmä kehottaa komissiota laatimaan realistisen etenemissuunnitelman. Tarkoituksena on vähentää edelleen saasteita ja kasvihuonekaasupäästöjä, jotta sisävesiliikenne olisi irrotettu hiilestä vuoteen 2050 mennessä. Samalla on määrä turvata kilpailukyky, luotettavuus ja turvallisuus. Kun kyseessä on **vaihtoehtoisten polttoaineiden inf-**

rastruktuurista annetun direktiivin tarkistaminen ja uusiutuvia energialähteitä koskevan direktiivin (RED II) **uudelleentarkastelu**, EPP-ryhmä kannattaa teknologia-neutraalia ja verkostoon perustuvaa lähestymistapaa vaihtoehtoisten polttoaineiden ja infrastruktuurin saatavuuteen ja käyttöönnottoon vesiväyläverkossa. Sisävesiliikenne soveltuu myös vetyä, nesteytettyä maakaasua (LNG) ja kestäviä polttoaineita käyttävien alusten sekä hybridi- ja sähköalusten käyttöönottoon, jos EU suuntaa riittävästi tutkimusrahoitusta tällä tavoin ja kannustaa niiden käyttöön sekä parantaa tarvittavien investointien skaalattavuutta. Sisävesiväylien infrastruktuuri on integroitava paremmin eurooppalaiseen energiaverkkoon, jotta voidaan helpottaa sekä maasähkön käyttöä että lisätä sisävesiväylien mahdollisuuksia vaihtoehtoisten polttoaineiden kuljetuksiin. Samalla EPP-ryhmä suhtautuu myönteisesti siihen, että hyödynnetään kaikkia sellaisia helposti käytettävissä olevia vaihtoehtoja, joilla vähennetään sisävesiliikenteen päästöjä. Näitä ovat muun muassa siirtymävaiheen polttoaineet ja siirtymäjärjestelmät, kuten olemassa olevien alusten katalysaattorien ja suodattimien parantaminen. Noin 80 prosenttia Euroopan sisävesillä liikennöivistä aluksista rakennettiin 1900-luvulla. Siksi haluamme tarjota alalle oivan mahdollisuuden uudistaa laivastoa: Sääntelyn vakaus ja taloudellinen tuki ovat avainasemassa sekä kohtuuhintaisten että puhtaampien alusten käyttöönotossa Euroopan joissa ja kanavissa. Tämän vuoksi pyydämme sisävesiliikenteen **jälkiasennus- ja laivaston uusimisjärjestelmiä** ja jäsenvaltioilta alan siirtymää helpottavia **verokannustimia**.

Digitaalisen siirtymän nopeuttaminen

Digitalisaatio ja automatisointi tarjoavat sisävesiliikenteelle merkittäviä mahdollisuuksia. Digitaalinen tiedonvaihto ja automatisoidut prosessit auttavat optimoimaan liikennevirtoja ja kapasiteetin hallintaa, mikä tekee alasta entistä tehokkaamman, turvallisemman ja kestävämmän. Niillä voidaan myös puuttua satamien ruuhkautumisongelmaan, mikä mahdollistaa tavaroiden tehokkaan käsittelyn ja paremman logistiikan, koska meri- ja sisävesiliikenteen välillä on hyvä yhteys. EPP-ryhmä kehottaa laatimaan sisävesiliikennealan digitaalitekniologian kehittämistä ja käyttöönottoa koskevan strategian, jossa hahmotellaan sekä rajat ylittäviä yhteentoimivia standardeja eri liikennemuodoille että tarvittavaa tutkimustoimintaa ja rahoitusta myös Horisontti Eurooppa -puiteohjelman kohdennettujen ehdotuspyyntöjen kautta. Sisävesiliikenteen normien laadinnasta vastaavan eurooppalaisen komitean (CESNI) ja **jokitiedotus-**

palveluja koskevan direktiivin standardeja olisi päivitettävä, jotta varmistetaan yhteentoimivuus muiden liikennemuotojen kanssa ja jotta innovatiivisten ratkaisujen nopea kehittäminen ja käyttöönotto olisi mahdollista. Siirtyminen digitalisoituun ja automatisoituun alaan korostaa myös sen merkitystä, että työvoimalla on riittävä koulutus. Näin varmistetaan, että sisävesiväylät voivat olla houkuttelevia työpaikkoja korkeine sosiaaliorneineen ja pätevyys- ja turvallisuusvaatimuksineen.

Eurooppalainen multimodaaliliikenne

EU:n multimodaaliliikenne on kehittynyt hitaasti. Tämän vuoksi kehoitamme luomaan eurooppalaisen multimodaalisen liikenneverkon, jolla optimoidaan eri liikennemuotojen välinen vuorovaikutus. EU:n pitää toteuttaa yhteistyössä sidosryhmien kanssa toimenpiteitä, joilla poistetaan lainsäädännölliset, hallinnolliset ja rajat ylittävät esteet, jotka haittaavat multimodaaliliikennettä unionin taloudessa. Tällaista multimodaalista visiota olisi kehitettävä seuraavassa NAIADES-toimintaohjelmassa. Intermodaalisten satamien alustojen kehittämiseen olisi myös tarjottava kannustimia. EPP-ryhmä kehottaa käynnistämään elpymis- ja palautumistukivälineestä rahoitettavan **eurooppalaista lisäarvoa tuottavan hankkeen**, joka koskee Euroopan laajuisen liikenneverkon sisävesiväyliä liikennöitävyyttä ja multimodaalisia yhteyksiä.

4. Merenkulkuala

EPP-ryhmä on täysin sitoutunut vahvistamaan Euroopan meriliikennettä, jotta se täyttää tulevaisuuden vaatimukset. Euroopan meriliikenne on jo nyt energiatehokkain ja ympäristötehokkain liikennemuoto, kun perusteena on sen päästöt kuljetettua tavaratonnia ja matkustettua kilometriä kohden. Sen tehokkuutta ja kestävyttä voidaan kuitenkin lisätä ja samalla turvata sen kansainvälinen kilpailukyky ja sen keskeinen rooli työpaikkojen ja kasvun luomisessa. Nämä ovat ohjaavia periaatteitamme EU:n meriliikennelainsäädännön tulevissa tarkistuksissa:

- > **Päästökauppajärjestelmän tarkistaminen:** Merenkulkualan sisällyttäminen EU:n päästökauppajärjestelmään olisi perusteltava asianmukaisesti. Sen olisi pohjaututtava kattavaan vaikutustenarviointiin, jossa otetaan huomioon EU:n toimijoiden ja yritysten kilpailukyky, merenkulkualan työllisyys ja hiilivuodon riski. Meriliikenteen kansainvälisen

ulottuvuuden vuoksi paras markkina-pohjainen toimenpide meriliikenteen kasvihuonekaasujen vähentämiseen olisi **kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) mekanismi**. EU:n on käytettävä globaalilla tasolla painoarvoaan IMO:ssa, jotta kansainvälisessä merenkulussa voidaan ottaa käyttöön **päästöjen kompensointijärjestelmä** ja varmistaa realistinen etenemissuunnitelma päästöjen vähentämiseksi. Vaadimme selkeää strategiaa EU:n merenkulkualalle sekä päästöjen vähentämisen vertailuarvoja.

- > Alusten vaihtoehtoisten polttoainoiden kehitys on tällä hetkellä hyvin dynaamista. Tuleva **FuelEU maritime**-lainsäädäntöehdotus olisi oltava saatavilla mahdollisimman pian. Siinä olisi määrättävä teknologianeutraaliudesta, asteittain laajennetuista sekoitusvaltuuksista, toimitus- ja latauspisteitä koskevista etenemissuunnitelmista sekä selkeästä sitoutumisesta siirtymäkauden polttoaineisiin, muun muassa nesteytettyyn maakaasuun.
- > **Satamien nollapäästötavoite** on hyvin kunnianhimoinen, mutta sitä on vaikea saavuttaa lyhyellä aikavälillä. Se edellyttää kokonaisvaltaista näkemystä satamatoiminnoista sekä päästöistä, jotka liittyvät merenkulkuun ja muihin liikennemuotoihin sekä teolliseen toimintaan. Siksi ensisijaisena tavoitteena olisi oltava päästöjen vähentäminen taajama-alueita lähinnä sijaitsevilla satamissa, joissa ympäristönäkökohta on kansanterveyden kannalta erityisen tärkeä. On tarpeen arvioida, kuinka suuri osa rajallisesta julkisesta rahoituksesta olisi investoitava laiturissa oleville aluksille tarkoitettuihin maissa oleviin sähköntuotantolaitteisiin, kun otetaan huomioon, että kyseisen järjestelmän käytöstä tulee tarpeetonta, kun vähähiilisiä ja hiilettömiä polttoaineita käyttävien alusten lukumäärä mahdollisesti kasvaa.
- > Olisi säädettävä asianmukaisista **siirtymäajoista** uusien ympäristövaatimusten käyttöönottoa varten, jotta rajallisia resursseja voidaan käyttää parhaalla mahdollisella tavalla. Kasvihuonekaasuja ja ilmansaastepäästöjen vähentäminen edellyttää asianmukaista **taloudellista tukea** EU:n ja jäsenvaltioiden tasolla, jotta tutkimukseen, teknologiaan ja infrastruktuuriin voidaan tehdä laajamittaisia investointeja. Komission ja merenkulkualan olisi siksi arvioitava, voitaisiinko alan **innovointia** edistää perustamalla **meriliikennettä koskeva eurooppalainen kumppanuus**.

- > **TEN-T-verkon tarkistamisen** kannalta on ensiarvoisen tärkeää parantaa TEN-T-verkon satamien rautatie- ja tieyhteyksiä sekä mahdollisuuksien mukaan myös sisävesiväyläyhteyksiä. Esteettömän eurooppalaisen meriliikennealueen luominen edellyttää, että Euroopan laajuisen liikenneverkon meripilaria eli merten moottoriteitä yksinkertaistetaan ja että ne saavat lisätukea ja riittävästi rahoitusta.
- > On tarpeen korostaa, että **merenkulqualalla on keskeinen rooli** Euroopan aseman säilymisessä maailmankaupassa ja mahdollisuudet parantaa Euroopan kilpailukykyä. Sen vuoksi enemmän EU:n rahoitusta on kohdennettava uudelleen, jotta voidaan parantaa suurimpien alusten pääsyä **TEN-T-verkon ydin-satamiin**. Nämä alukset voivat korvata useita pienempiä aluksia. Tämä parantaisi liikenteen tehokkuutta ja vähentäisi kustannuksia ja päästöjä. Tämä edellyttää **investointeja** jatkuvaan ruoppaukseen, kanavien syventämiseen ja **muita valmiuksia kehittäviin** toimenpiteisiin valituissa **ydinsatamissa**.
- > Kun **uudelleenlaadittua uusiutuvia energialähteitä koskevaa direktiiviä** ja **vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria koskevaa direktiiviä** tarkastellaan uudelleen, merienergiasta voi tulla Euroopan energijärjestelmän keskeinen osa vuoteen 2050 mennessä. Tämä edellyttää, että satamainfrastruktuuriin tehdään investointeja, jotka helpottavat offshore-alan palvelemista.
- > EU:n pitäisi saada valmiiksi automaatioitujen alusten hyväksymistä koskeva oikeuskehys, sillä meriliikenteessä käytetään yhä enemmän dataa ja tekoälyä. Onkin odotettavissa, että lähitulevaisuudessa Euroopan vesillä alkavat liikennöidä ensimmäiset täysin autonomiset alukset. Siksi on olennaisen tärkeää **valmistella asiaa koskevat asetukset** ja analysoida automatisoinnin ja digitalisaation sosioekonomista vaikutusta alaan.

5. Rautateiden tavaraliikenne

EPP-ryhmä on täysin sitoutunut edistämään rautateiden tavaraliikenteen positiivista kasvua tulevina vuosina, jotta 30 prosentin osuus liikennemuotojakaumasta saavutetaan vuoteen 2030 mennessä. EPP-ryhmä turvaa tämän tavoitteen saavuttamisen: Kansalaisten ja yritysten kuljetuskustannukset eivät saa nousta, kun ver-

tailukohteenamme on maantieliikenteen tonnikipometrikohtaiset (t/km) kustannukset. EPP-ryhmä onnistuu tässä parantamalla nykyistä sääntelykehystä, oikeudellista organisaatiota sekä vähentämällä teknologisia ja toiminnallisia esteitä.

Tämä on ryhmämme lainsäädännöllinen etenemissuunnitelma rautateiden tavaraliikenteelle:

- > **Infrastruktuuri valmiiksi:** ERTMS-laitteisto on saatava kiireellisesti valmiiksi vuoteen 2030 mennessä. Prosessi on kestänyt jo yli 20 vuotta. Jäsenvaltioiden on selitettävä viivästymistä ja esitettävä välittömästi kansallisia suunnitelmia. TEN-T-ydinverkon ja myös viimeisen mailin terminaalien rakentaminen on saatava päätökseen vuoteen 2030 mennessä. Tulemme vaatimaan näitä asioita **TEN-T-asetuksen uudelleen-tarkastelun** yhteydessä. Vastaava mitattavien investointien tarve olisi katettava **elpymis- ja palautumistukivälineen** kohdennetulla **täytäntöönpanolla** ja kansallisilla elvytysvälineillä, joissa keskitytään voimakkaasti rautateiden tavaraliikenteen infrastruktuuri-investointeihin.
- > **Terveen kilpailun varmistaminen rautateiden tavaraliikenteessä:** Rahdin jaossa on luotava tasapuoliset toimintaedellytykset vakiintuneiden toimijoiden ja uusien tulokkaiden välille. Niille on myös varmistettava yhtäläiset mahdollisuudet käyttää infrastruktuuria. Radan käyttömaksuja on tarkistettava erityisesti silloin, kun kustannukset katetaan julkisen palvelun velvoitteilla. Niiden väärinkäyttö voi rajoittaa kilpailua ja heikentää rautatieliikenteen kilpailukykyä maantieliikenteeseen nähden. Pyydämme näiden ohjaavien periaatteiden pohjalta, että **rautateiden tavaraliikennekäytäviä koskevaa asetusta tarkistetaan, yhdistettyjä kuljetuksia koskevaa direktiiviä** otetaan uudelleen tarkasteluun ja että kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämistä ja infrastruktuurimaksuja koskevia sääntöjä tarkistetaan tarkastelemalla uudelleen **maakohtaista julkisen palvelun velvoitetta koskevaa asetusta. Neljäs rautatiepaketti** on pantava tältä osin täysimääräisesti täytäntöön.
- > **Alan organisoinnin parantaminen:** Eurooppalaiset rautatiereittiluokat ja -hierarkiat on otettava käyttöön vuoteen 2025 mennessä. Euroopan unionin rautatievirastoon (ERA) on perustettava Euroopan infrastruktuurin haltijan yksikkö

lähtö- ja saapumisaikojen jakamista ja kapasiteetin hallintaa varten vuoteen 2025 mennessä. Tämä voidaan tehdä **rautateiden tavaraliikennekäytäviä koskevan asetuksen** tarkistamisen yhteydessä. Näin voidaan varmistaa, että rautateiden tavaraliikenteen kapasiteetin jakaminen vastaa kysyntää Euroopan laajuisessa liikenneverkossa. Rautatieliikenteen yhteinen operointikieli on otettava käyttöön lentoliikenteen lailla vuoteen 2025 mennessä esimerkiksi tarkistamalla **veturinkuljettajien hyväksymistä koskevaa direktiiviä**.

- > **Digitalisaatio:** Tietojenvaihtoa varten on otettava käyttöön avoimet ja läpinäkyvät digitaaliset alustat vuoteen 2025 mennessä. Tähän päästään **tarkastelemalla uudelleen rautatieliikenteen yhteentoimivaa tiedonvaihtoa koskevaa sääntelykehystä** ja uusia sääntöjä, jotka koskevat yhteistoiminnallista logistiikkaa tukevaa luotettavaa ympäristöä käytäviin liittyvien tietojen vaihtoon. Rautateiden tavaraliikenteessä on otettava kiireellisesti käyttöön verkkokapasiteetin digitaalinen hallinta, lähtö- ja saapumisaikojen digitaalinen varaaminen ja lyhyet aikavaraukset. Digitaalinen automaattinen kytkentä on otettava käyttöön vuoteen 2025 mennessä ja automatisoidut junat vuoteen 2030 mennessä. **Rautatieliikenteen teknisiä standardeja ja eritelmiä koskeva paketti** olisi hyväksyttävä vastaavasti ERTMS:ää varten. Lisäksi olisi hyväksyttävä automaattista junanhallintaa, automatisoitua liikenteenhallintaa ja kehittyntä ohjaus-, hallinta- ja merkintäjärjestelmää koskevat pakolliset käyttöönottosuunnitelmat.

6. Älykäs ja kestävä kaupunkiliikenne

Covid-19-pandemia nopeuttaa kaupunkiliikenteen malleissa ja kuluttajakäyttäytymisessä tapahtuvia muutoksia. Älykkäät ja kestävä digitaaliset ratkaisut helpottavat niitä suuresti. Kaupunkien asukkaat ovat valmiita siirtymään älykkäisiin ja kestäviin liikenne- muotoihin erityisesti päivittäisliikenteessä. Tapojen muuttamiseen vaikuttavia tekijöitä ovat ennen kaikkea kustannukset, saatavuus ja nopeus. EU:n kaupunkiliikennepolitiikalla on helpotettava ja nopeutettava asianmukaisten olosuhteiden luomista turvallisten, kilpailukykyisten ja kohtuuhintaisten kestävien vaihtoehtojen laajemmalle käyttöönotolle ja edistettävä siten EU:n kunnianhimoisten ilmastotavoitteiden saavuttamista

vuoteen 2030 mennessä ja sen jälkeen.

Yksi kaupunkialueiden nykyisistä haasteista on tarjota hyvin organisoituja, käyttäjäystävällisiä, kohtuuhintaisia ja ilmastoneutraaleja julkisen liikenteen järjestelmiä ja tarjota käyttäjille laadukkaita palveluja, kuten ovelta ovelle -palveluja. Julkisen liikenteen ajoneuvokannassa on ennen kaikkea lisättävä saastuttamattomien ajoneuvojen osuutta, jotta haitalliset hiilidioksidipäästöt vähenvät ja kaupunkien ilmanlaatu paranee. EU:n tasolla on otettava käyttöön riittävät taloudelliset ja lainsäädännölliset kannustimet, jotta luodaan tehokkaita ja ilmastoneutraaleja julkisen liikenteen järjestelmiä. Tavoite saavutetaan tehokkaasti puhtaita ajoneuvoja koskevan päivitetävän direktiivin avulla. Julkisen liikenteen järjestelmillä on ratkaiseva rooli siirryttäessä ilmastoneutraaliin liikkuvuuteen kaupunkialueilla. Myös älykkäät ja kestävä vaihtoehtoiset liikenne- ratkaisut (autojen yhteiskäyttö, yhteiskyydit, sähköpolkupyörät ja skootterit sekä muut mikroliikenteen muodot) voisivat täydentää toisiaan ja tarjota kuluttajille laajempia vaihtoehtoja heidän liikkuvuustarpeidensa mukaan. Eri mikroliikkuvuuden muotojen sääntelyn puute on suuri riski sekä kuluttajien että muiden kuljetusalan toimijoiden turvallisuudelle. Ongelma voidaan ratkaista myös tarkastelemalla CE-merkintää koskevaa lainsäädäntöä ja sen soveltamista ja/ tai kenties sisällyttämällä nämä ajoneuvot tyyppihyväksyntäasetukseen.

Liikenne palveluna -järjestelmään (MaaS) on integroitava kaikki liikennepalvelut (julkinen liikenne, jaettu liikenne ja mikroliikkuvuus). Siten saadaan tietoa matkan kustannusten ja keston kannalta parhaista saatavilla olevista palveluista. Yhtenäisen liikennealueen hajanaisuutta kaupunkialueilla lisäävät erityiset pääsyä koskevat säännöt ja pääsyn valvonta, jotka liittyvät ruuhkamaksuihin ja vähäpäästöisiin vyöhykkeisiin. Ne ovat sisämarkkinoiden periaatteiden vastaisia. Eurooppalaista sähköistä tiemaksujärjestelmää koskevaa direktiiviä (EETS) voidaan soveltaa yhdenmukaistamiseen ja alueiden välisen matkustamisen toteuttamiseen. Lainsäädäntöön liittyy kuitenkin rajoituksia, koska nämä alueet kuuluvat paikallisviranomaisten toimivaltaan.

Älykkään pysäköinnin hallinnan kehittäminen ja käyttö kaupungeissa tarjoaa valtavat mahdollisuudet vähentää päästöjä, välttää ruuhkia ja säästää aikaa. Jäsenvaltiot voisivat ottaa sääntelyohjeistoiksi yhdenmukaistettuja sääntelyperiaatteita ja/tai yhteisiä standardeja ja teknologiaratkaisuja, jotka liittyvät vaihtoehtoisiin liikennepalveluihin, älykkääseen kaupunkilogistiikkaan, ruuhka-

maksuihin ja vähäpäästöisiin alueisiin. Näin voitaisiin varmistaa älykkäiden ja kestävien liikenneratkaisujen yhtäläinen käyttöönotto sekä parantaa maaseudun ja kaupunkien yhteyksiä kaikkialla Euroopan unionissa ja vahvistaa yhtenäistä liikennealuetta. Esi-kaupunkialueilla ja kaupunkialueilla on oltava kattava sähkölatauspisteiden verkosto ja saatavilla muunlaisia vaihtoehtoisia polttoaineita, jotta kansalaiset ottavat puhtaat ajoneuvot nopeammin käyttöön. Tavoite saavutetaan lähiaikoina päivitettävän vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria koskevan direktiivin avulla.

Jotta kaupunkialueilla voidaan vastata haasteeseen ja ottaa samalla huomioon EU:n vammaispolitiikka ja erityisesti vammaisten, liikuntarajoitteisten ja ikääntyneiden palvelujen esteettömyys, tarvitaan hyvin organisoitunut, yhdenmukainen ja kohtuuhintainen julkinen liikennejärjestelmä. Nämä vaatimukset ovat YK:n vammaisyleissopimuksen mukaisia. Se on ensimmäinen ihmisoikeussopimus, jonka EU on allekirjoittanut. Ongelma voitaisiin kenties ratkaista tarkistamalla esteettömyyttä koskevaa eurooppalaista säädöstä (direktiiviä).

Kaikkien tulevien toimenpiteiden on perustuttava tieteeseen ja kattavien vaikutustenarviointien tuloksiin ja oltava teknologisesti neutraaleja. Arvioinneissa on otettava huomioon taloudelliset, ympäristölliset ja sosiaaliset seuraukset. Edellä mainittujen EU:n lainsäädäntötoimien lisäksi nämä tavoitteet voitaisiin saavuttaa seuraavilla komission suunnittelemissa lainsäädäntötoimilla ja muilla toimilla.

Tarvittava lainsäädäntö:

1. Vuosien 2013–2021 kaupunkiliikennepaketin tarkistaminen
2. Nollapäästötoimintasuunnitelma ilman, veden ja maaperän suojelemiseksi, ilmanlaatu- ja melunormien tarkistaminen ja melusaasteen vähentäminen – 2021/2022
3. Suuntaviivat mikroliikkuvuuslaitteiden turvallisen käytön tukemiseksi – 2021
4. Paikallisen kysyntälähtöisen matkustajaliikenteen ja yhteiskyytialustojen tasapuolisten toimintaedellytysten varmistavat toimenpiteet – 2022
5. Liikenteen ja liikkuvuuden alan sidosryhmien välisen tietojenvaihdon mahdollistavan matka- ja matkailualan data-avaruuden perustaminen

Myös valmisteilla:

6. Älykkäistä liikennejärjestelmistä annetun direktiivin tarkistaminen, mukaan lukien multimodaalista lipunmyyntiä koskeva aloite (säädös, ml. vaikutustenarviointi, SEUT-sopimuksen 91 artikla, Q3/2021)

7. Uusiutuvia energialähteitä koskevan direktiivin muuttaminen uuden vuotta 2030 koskevan ilmastotavoitteen toteuttamiseksi (säädös, ml. vaikutustenarviointi, SEUT-sopimuksen 194 artikla, Q2 2021)
8. Hiilidioksidipäästönormien asettamisesta uusille henkilöautoille ja uusille kevyille hyötyajoneuvoille annetun asetuksen tarkistaminen (säädös, ml. vaikutustenarviointi, SEUT-sopimuksen 192 artiklan 1 kohta, Q2 2021)
9. Älykkäistä liikennejärjestelmistä annetun direktiivin tarkistaminen, mukaan lukien multimodaalista lipunmyyntiä koskeva aloite (säädös, ml. vaikutustenarviointi, SEUT-sopimuksen 91 artikla, Q3/2021)
10. Henkilö-, paketti-, kuorma- ja linja-autoja koskevien päästönormien kehittäminen Euro 6/VI -normia pidemmälle (säädös, ml. vaikutustenarviointi, SEUT-sopimuksen 114 artikla, Q4/2021)